



## **A 39: une autoroute sous observation**

Pascal Bérion, Daniel Mathieu

### **► To cite this version:**

Pascal Bérion, Daniel Mathieu. A 39: une autoroute sous observation. Images de Franche-Comté, 1998, 17, pp.10-13. hal-01011371

**HAL Id: hal-01011371**

**<https://hal.science/hal-01011371>**

Submitted on 23 Jun 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## A 39 : une autoroute sous observation

Pascal Bérion, Daniel Mathieu. UPRESA 6049 du CNRS, équipe IRADES

On en parle officiellement depuis plus d'une dizaine d'années, certains l'ont attendue avec impatience, d'autres redoutent ses effets, et depuis juin 1998, elle est devenue réalité : entre Bourg-en-Bresse et Dole, l'autoroute A 39 dessert maintenant le sud-ouest du territoire franc-comtois. Son tracé, qui ne quitte jamais le fossé bressan, suit le vigoureux plissement du Revermont et rejoint ensuite les plaines alluviales du Doubs et de la Saône. À hauteur de Lons-le-Saunier, l'A 39 pénètre en terre comtoise pour rejoindre Dole, puis, se dirigeant vers Dijon par une section en service depuis octobre 1994, elle se connecte successivement aux autoroutes A 36 et A 31.

Cet équipement routier important pour la Franche-Comté fait l'objet depuis près de quatre ans d'une opération originale de recherche baptisée « Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A 39, section Dole-Bourg-en-Bresse ».

### Un projet connu initialement sous le nom d'A 6 bis

Dès les premières années qui ont suivi l'ouverture des autoroutes A 6 et A 7, les services de l'État se sont penchés sur l'étude d'un renforcement des équipements autoroutiers de l'axe Paris-Lyon-Marseille. Il faut cependant attendre 1979, année de préparation du futur schéma directeur routier national pour que les réflexions se précisent. À l'époque, les prévisions d'accroissement du trafic routier indiquent qu'en l'absence d'aménagement, l'A 6 sera bientôt saturée à hauteur de Beaune où l'on enregistre déjà le passage de 30 000 véhicules par jour. L'État propose alors la création de deux itinéraires alternatifs constitués soit à partir du renforcement des routes existantes, soit par de nouvelles constructions. Le premier, partant du sud d'Orléans sur l'A 10, se dirigera vers Clermont-Ferrand et traversera le Massif Central pour rejoindre l'A 9 et le littoral languedocien. Le second prendra naissance au sud-est de l'Île-de-France (A 5), desservira Troyes, Langres et Dijon, puis se dirigera le plus à l'est possible de la vallée de la Saône pour gagner Bourg-en-Bresse (A 39) et l'Est lyonnais (A 40), puis le massif alpin suivant l'itinéraire Grenoble-Gap-Sisteron et enfin rejoindre l'A 8 et la Côte-d'Azur.

L'A 39 s'inscrit dans ce dispositif de renforcement de l'A 6, depuis que les instances régionales, consultées en 1982-1983,

ont marqué leur préférence pour la création d'une autoroute concédée, plutôt que pour l'équipement des routes nationales existantes. Ce choix est officiellement inscrit au schéma directeur routier national de 1986 : la réalisation se fera en deux temps, Dijon-Dole d'abord, puis Dole-Bourg-en-Bresse. Dès lors, de nouvelles consultations sont engagées sous l'autorité des préfets pour arrêter le futur itinéraire. Quatre grandes propositions de tracés sont discutées, auxquelles s'ajoute une cinquième, avancée par le conseil général du Jura, qui propose un itinéraire franchement montagnard.

À l'issue des consultations, le ministre de l'Équipement valide par arrêtés un fuseau d'un kilomètre de largeur, et des études sont engagées pour déterminer un tracé plus précis. La concession est accordée à la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR).

### Étapes de réalisation de l'autoroute A 39 Dijon-Bourg-en-Bresse

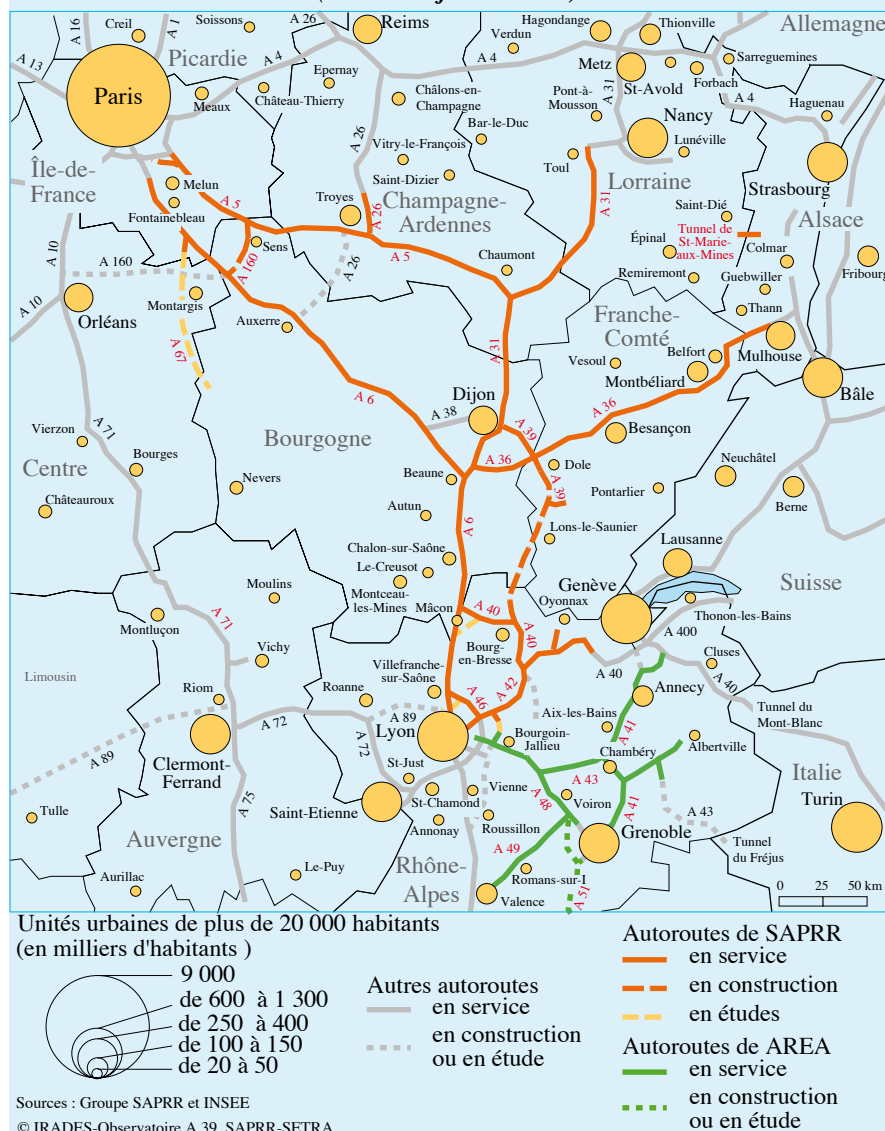
	section Dijon-Dole	section Dole-Bourg
arrêté de mise à l'étude	18 mars 1988	7 juillet 1989
arrêté pour le fuseau	21 juin 1988	13 mai 1991
déclaration d'utilité publique	5 mars 1990	11 janvier 1994
début de chantier	mai 1992	2 juillet 1995
mise en service	25 octobre 1994	2 juin 1998

Dix-neuf ans ont été nécessaires (1979-1998) pour que le projet d'autoroute A 39 devienne réalité. À une longue phase de réflexion politique (1979-1988) ont succédé une phase d'études plus rapide (1988-1994), puis une phase de construction (1992-1998) qui ne représente finalement qu'un peu plus du sixième de la période d'instruction du projet.

### Une autoroute aux multiples fonctions...

Fruit d'un processus décisionnel long et rigoureux, la réalisation de l'A 39 répond à une nécessité d'améliorer les conditions de circulation à différentes échelles géographiques. Elle a d'abord une vocation européenne évidente car elle participe à la réalisation d'un second axe de transit nord-sud drainant les flux entre l'Europe du Nord et du

## Réseau autoroutier et trame urbaine dans la zone d'action du groupe SAPRR (état au 1<sup>er</sup> janvier 1995)



Nord-Ouest (Scandinavie, Allemagne, Bénélux, Grande-Bretagne) et les pays méditerranéens (Italie, Espagne). Elle assure aussi une fonction nationale en améliorant les relations entre le Midi de la France, le Centre-Est et les régions rhénanes (Lorraine, Alsace).

Aux échelles régionales et locales, l'A 39 joue un rôle essentiel. Tout d'abord elle connecte les régions traversées à un réseau européen de grandes infrastructures routières et donne une accessibilité nouvelle vers l'aire métropolitaine

lyonnaise. À une échelle plus fine, elle devrait soulager la route nationale 83 d'un flux de transit de poids lourds qui constitue une gêne pour les autres déplacements et permettre des gains de temps pour les liaisons interurbaines régionales et locales. De plus, sa réalisation suscite d'importants aménagements locaux dans le cadre d'actions d'accompagnement (création de zones d'activité, amélioration des routes départementales...) et de mesures compensatoires au titre de

l'environnement et de la valorisation des régions traversées.

Longue de 110 km entre Dole et Bourg-en-Bresse, l'A 39 est une autoroute à deux fois deux voies qui pourra être élargie à deux fois trois voies. Elle est équipée de six diffuseurs assurant la desserte locale (Dole-Choisey, Poligny-Bersaillin, Lons-le-Saunier-Beaurepaire, Le Miroir-Cuiseaux, Beaupont-Saint-Amour et Viriat-Bourg-en-Bresse), de cinq aires de repos, de deux aires de service (Arlay et Dommartin-les-Cuiseaux) sur lesquelles les départements du Jura et de Saône-et-Loire réalisent d'importants aménagements pour leur promotion touristique et économique, enfin d'un centre d'entretien et de surveillance (gendarmerie) implanté à Courlaoux dans le Jura. Le coût global dépasse 4 milliards de francs. Dans les mois qui suivent la mise en service, la circulation doit atteindre 18 000 véhicules/jour en moyenne. Il s'agit très probablement de l'une des dernières autoroutes à fort trafic dont se dote l'espace français.

### ... sous la loupe d'un Observatoire

L'A 39, comme tout ouvrage majeur de transport, est soumise à une obligation de suivi des conséquences économiques et environnementales instaurée par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Cette procédure est, en fait, un exercice de contrôle dont la finalité est d'évaluer les effets du nouvel équipement et de vérifier que le cahier des charges a bien été respecté. Mais la SAPRR, le ministère de l'Équipement et les conseils généraux de l'Ain, du Jura et de Saône-et-Loire ont souhaité conduire une évaluation au delà des dispositions légales en initiant une procédure externe baptisée "Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A 39" dont la finalité est triple :

- apporter une connaissance nouvelle et objective sur la nature et l'ampleur des effets constatés, au bénéfice d'équipements futurs ;
- élaborer et valider des méthodes scientifiques de mesure transposables sur d'autres lieux et à d'autres infrastructures ;
- répondre aux interrogations des responsables locaux, des milieux associatifs et plus généralement des populations.

Le protocole d'observation mis en œuvre pour dix ans (1993-2003) s'articule en trois grandes phases :

- situation initiale, avant chantier : 1993-1995
- conséquences du chantier de construction : 1995-1998
- évolution après plusieurs années de mise en service : 1998-2003

Les recherches, coordonnées par le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Lyon, ont été confiées en priorité à des équipes universitaires franc-comtoises. Ainsi, l'Institut de recherche et d'analyses des dynamiques économiques et spatiales a en charge les questions socio-économiques avec l'appui d'équipes lyonnaises et bourguignonnes. Quant aux aspects environnementaux, ils sont confiés à l'Institut des sciences et techniques de l'environnement, renforcé par des équipes des universités de régions voisines (Dijon, Lyon et Chambéry) et par des bureaux d'études spécialisés.

La zone d'observation de l'Observatoire des effets socio-économiques correspond aux 36 cantons (et 417 communes) traversés ou très proches de l'autoroute qui appartiennent à trois départements (Ain, Jura, Saône-et-

Loire) relevant de trois régions différentes (Rhône-Alpes, Franche-Comté, Bourgogne).

## ... qui produit ses premiers résultats

À la date de l'ouverture de l'autoroute à la circulation, il est possible de dresser un premier bilan des effets socio-économiques déjà constatés depuis le début des travaux de l'Observatoire.

L'emprise de l'autoroute concerne plus de 1 500 hectares de terres qui ont ainsi été soustraites à leur vocation agricole et forestière. En contrepartie trente-neuf aménagements dits " compensatoires " sont engagés ; ils portent sur la protection de milieux sensibles, la remise en état de secteurs dégradés, la gestion écologique d'espaces menacés. 32 communes et 16 600 hectares de terres agricoles ont par ailleurs été remembrés.

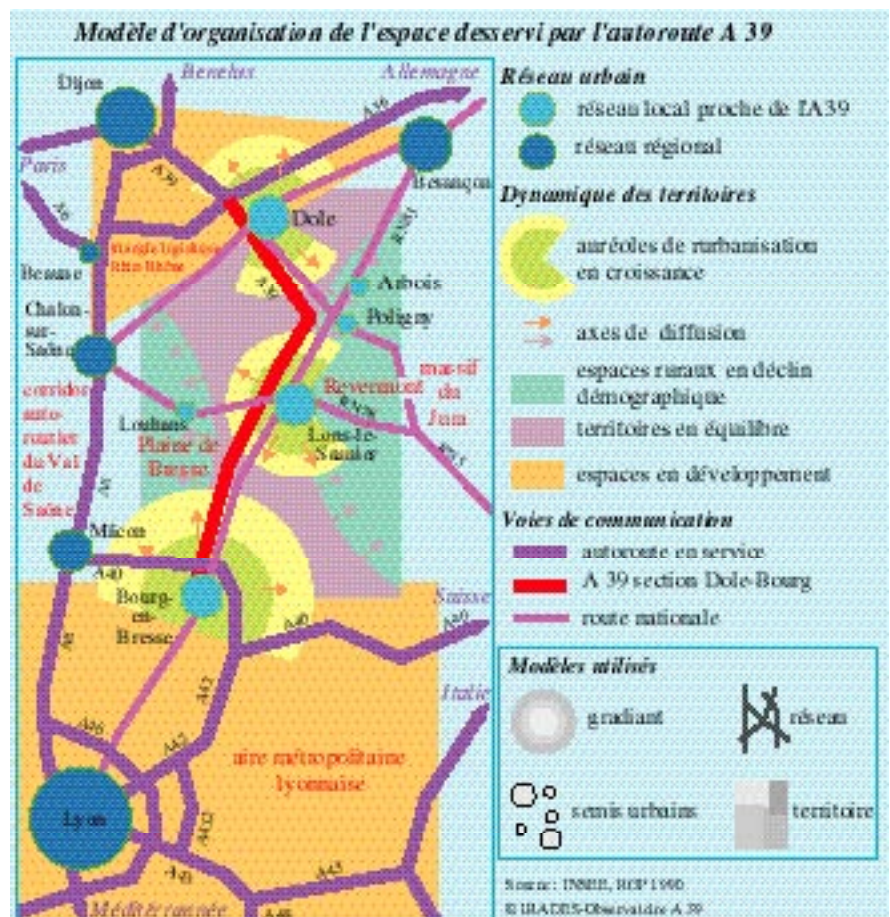
### Observatoire A 39

#### Programme socio-économique

- Occupation des sols, organisation de l'espace et télédétection
- Agriculture et filières agro-alimentaires
- Tourisme et loisirs
- L'A 39 et le tourisme dans le Haut-Jura
- Développement économique régional
- Rayonnement des villes
- Effets sur la RN 83
- Incidences économiques et sociales du chantier
- Finances locales
- Politiques d'accompagnement
- Marché foncier
- Transport et déplacements

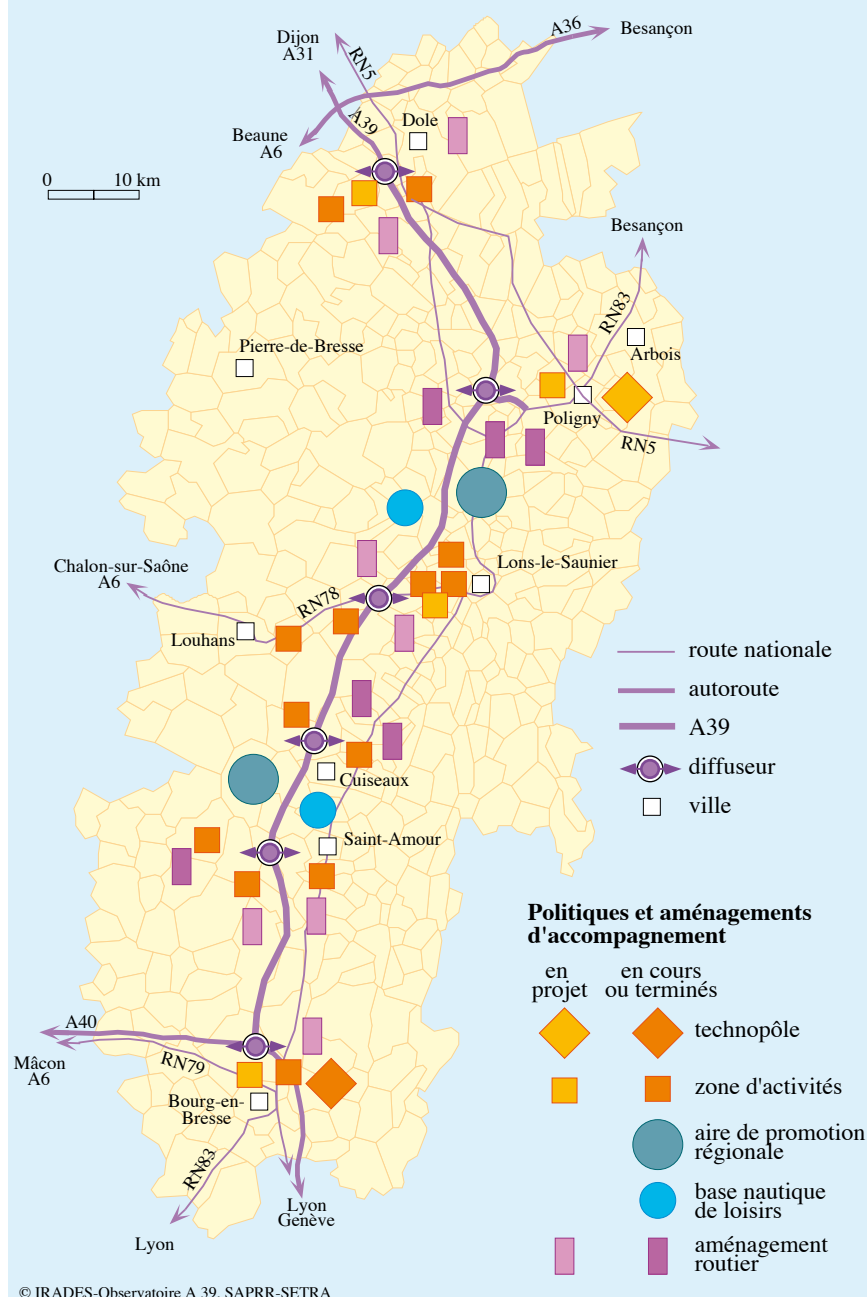
#### Programme environnemental

- Ressenti des populations et de la presse
- Paysage
- Nuisances phoniques
- Morphologie fluviale
- Végétation aquatique
- Etangs
- Insectes
- Effets des sels de déneigement
- Ecosystème végétation
- Ecosystème faune
- Batraciens





## Types de politiques d'accompagnement de l'autoroute A39 (état mars 1998)



Tout le long du tracé, on assiste à une mobilisation des énergies autour du futur équipement qui se traduit par une multiplication d'aménagements dont les conséquences sur les dynamiques locales ne pourront être véritablement évaluées que dans quelques années. En 1993 existaient 96 zones d'activité

totalisant une surface de 1121 ha (dont 424 non occupés) ; depuis cette date, 25 zones nouvelles offrant 224 ha ont été ouvertes à proximité de l'A 39 et 3 autres représentant 152 ha sont en projet. Ainsi 800 ha sont disponibles pour accueillir les entreprises : la construction de l'A 39 a induit un quasi double-

ment de la capacité d'accueil. Dans le domaine des loisirs, deux importants complexes nautiques voient le jour : à Desnes (Jura), par réaménagement de la gravière ayant servi à l'emprunt de matériaux pour la construction de l'autoroute, et à Champagnat (Saône-et-Loire) pour compléter l'équipement de l'aire de service de Dommartin-les-Cuisseaux. Enfin divers aménagements et projets routiers sont en cours de réalisation pour améliorer la desserte locale.

Toutefois, les " effets économiques " les plus spectaculaires sont dus au chantier lui-même. Entre juillet 1995 et décembre 1996, les terrassements et la construction des ouvrages d'art ont mobilisé un effectif moyen mensuel de 1 480 personnes le long de l'itinéraire. La présence de ce personnel, dont près de 70 % est étranger à la région, a dynamisé les économies locales à travers les dépenses en hébergement, restauration et achats divers. Au delà, on observe une sollicitation des entreprises locales de travaux publics (participation aux marchés, sous-traitance) et de fournitures diverses. L'étude d'un des marchés de terrassement et d'ouvrages d'art fait apparaître que 45 % de la masse financière (670 millions de francs HT) sert à la rémunération d'entreprises régionales ; l'investissement total représentant plus de quatre milliards de francs, les retombées locales ne sont pas négligeables.

Traversant un territoire encore très rural et très inégalement aménagé, aux marges des régions Bourgogne, Rhône-Alpes et Franche-Comté, l'autoroute A 39 est depuis peu une réalité. La puissante machine de construction a dompté l'espace traversé pour y inscrire l'étroit ruban autoroutier générateur de dynamisme pour les économies locales. Souhaitons que ces effets, dont l'ampleur reste à mesurer, soient à la hauteur des espérances suscitées ■